Sonderabzug

aus

Hansische Geschichtsblätter.

Verlag von Duncker & Humblot in Leipzig.

Nicht im Handel.



V.

DIE
LÜBECKISCHEN PFUNDZOLLBÜCHER
VON 1492—1496.

VON

FRIEDRICH BRUNS.

ERSTER TEIL.

I.

Der Pfundzoll von 1492—1496.

Die empfindlichen Schädigungen, welche der hansische Ostseehandel durch Seeraub in den dänischen Gewässern erlitten hatte, liefsen es den um Mitte März 1492 in Lübeck versammelten Ratssendeboten der wendischen Städtegruppe notwendig erscheinen, eiligst zum Schutze des fahrenden Kaufmanns Friedeschiffe in die Ostsee zu legen, wie schon in den beiden voraufgehenden Jahren geschehen war. Bei der Verhandlung dieses Gegenstandes wurde eingehend erörtert, ob die Kosten der Seebefriedung aus städtischen Mitteln gedeckt oder aus einem neu einzurichtenden Pfundzoll bestritten werden sollten, »so dat de gennen, de des genoten, dar ok to leden«. Lübecks Vorschlag ging dahin, die vier wendischen Städte möchten die Last der Ausrüstung in der Weise auf sich nehmen, dafs Lübeck 60 Mann, Stralsund 40 Mann und Rostock und Wismar je 30 Mann stellten, und dafs man dieses Aufgebot Mitte April auslaufen lasse. Die Sendeboten der übrigen Städte pflichteten für ihre Person diesem Vorschlage bei und verhiefsen die Entscheidung ihrer Oberen baldmöglichst mitzuteilen[1]. Da diese aber nicht im obigen Sinne ausfiel, schritt Lübeck seinerseits dazu, Friedeschiffe zu entsenden, und begann kurz vor Ostern (22. April) 1492, zur Deckung seiner Unkosten einen Pfundzoll zu erheben[2].

Dem Zolle unterlagen im allgemeinen alle nach den übrigen Ostseehäfen bestimmten oder von dort travenwärts einlaufenden hansischen Waren und Schiffe, ebenso schwedisches Gut, seitdem der Reichsvorsteher Sten Sture hierzu seine am 4. August 1492 in Lübeck eingetroffene Zustimmung erteilt hatte[3]; dagegen blieb das übrige aufserhansische sowie auch geistliches und Herrengut

[1] HR. III, 3, Nr. 65, § 24 ff.
[2] Das. Nr. 77, 80.
[3] Das. Nr. 82.

vom Zolle befreit[1], ferner grundsätzlich Getreide und Mehl als die notwendigsten Nahrungsmittel, die deshalb auch nur ausnahmsweise — und zwar unverzollt — in den Zollbüchern aufgeführt sind; auch ist anscheinend von unbefrachteten Schiffen kein Zoll erhoben.

Die Höhe des Pfundzolls betrug von jeder Mark Warenwertes einen Pfennig, was sich daraus ergibt, dafs in vereinzelten Fällen die Zollbücher neben dem Zollbetrag den betreffenden Warenwert vermerken[2]. Nach welchem Grundsatz dagegen die Schiffe herangezogen sind, ist nicht ersichtlich.

Die der Stadt Lübeck 1492 aus der Seebefriedung erwachsene Ausgabe belief sich auf 11 940 Mark 14 Schill. 9 Pf.[3]. Es bedurfte eines Zeitraumes von etwa 4 1/4 Jahren, bis diese Summe einschliefslich der auf 598 Mark 2 ß 9 ₰ angegebenen Verwaltungs- und weiterer Unkosten, insgesamt also 12 539 Mark 1 ß 6 ₰, aus dem Pfundzoll gedeckt waren und letzterer abgeschafft wurde.

Auf die einzelnen Jahre verteilt sich diese Einnahme folgendermafsen:

1492 seit April 15:	3 560 ℳ	15 ß	6 ₰
1493	3 838 „	11 „	3 „
1494	2 813 „	5 „	— „
1495	1 856 „	4 „	— „
1496 bis Juli 1:	469 „	13 „	9 „
zusammen:	12 539 ℳ	1 ß	6 ₰

[1] Die Zollfreiheit einzelner Warensendungen ist durch nachstehende Zusätze begründet: Denfs gut, Swedefs gut, in dit schip is al sendegut (von Kalmar 1492 Apr. 6), dit is in al Swedefs gut und hort den Sweden to (von Söderköping 1492 Apr. 6), hort den bisschop van Upal (den ersebisschop) to, hort bisschop Kord (Bischof Konrad Rogge von Strengnaes) to, hort her Sten [Sture] to, dit is Pomerfs (den Landesherrn gehöriges?) gut, hort den kartuseren to u. a.

[2] Es heifst z. B. im Ausfuhrregister (Bl. 1 b): 1 packen sallunen, taxeret 140 mr., is 11 ß 8 ₰. (= 140 ₰.).

[3] Das Ausfuhrregister meldet (Bl. 197 b) unter 1495 am Schlusse einer Zusammenstellung der an die lübeckische Kämmerei abgeführten Pfundzollgelder: Summa summarum, dat in dessen dren (mufs heifsen: veer) jaren up de kemmerie gebracht is van dem rutergelde, darvan de summa in al is 11 497 mr. 1 ß lüb. Item anno 1496 up passchen do was de rat van Lubeke noch entachter van dem rutergelde summa is 443 mr. 13 ß 9 ₰..

Die Zusammensetzung der Jahreseinnahmen ist nur für 1492 angegeben. Für dieses Jahr entfallen

auf die Ausfuhr	2 302 ℳ	5 ß	— ₰
„ „ Einfuhr	1 132 „	7 „	10 „
„ den Schiffszoll	126 „	2 „	8 „
	3 560 ℳ	15 ß	6 ₰

Es beträgt also 1492 der Wert

des nach andern Ostseehäfen verfrachteten verzollten Gutes 442 044 Mark,

des aus andern Ostseehäfen eingeführten verzollten Gutes 217 438 Mark.

An Reinerträgen aus dem Zoll sind für die einzelnen Jahre an die städtische Kämmerei abgeführt[1]:

1492 Mai 19—1493 Jan. 5	in 15 ungleichen Raten	3435 ℳ	1 ß		
1493 Apr. 27—1494 Febr. 1	„ 15 „ „	3770 „	10 „		
1494 Mai 10—1494 Dez. 23	„ 9 „ „	2562 „	— „		
1495 Juni 6—1496 März 30	„ 6 „ „	1729 „	6 „		
1496 Mai 14—1496 Juli 1	„ 3 „ „	443 „	13 „	9 ₰.	
	zusammen:	11940 ℳ	14 ß	9 ₰	

Mit der Aufsicht über die Pfundgelderhebung, mit der Auskehrung der Verwaltungs- und sonstigen Unkosten[2] und der Abführung des Reinertrages an die Kämmerei waren ein Ratmann und zwei Bürger gemeinschaftlich betraut; und zwar wurde der Ratsherr jede Woche durch einen neuen ersetzt, während die ihm beigegebenen Bürger alle vierzehn Tage in der Weise wechselten, dafs immer zugleich ein alter und ein neuer bürgerlicher Deputierter im Amte waren. Letztere sind nicht nur den in erster Linie am Ostseehandel interessierten Körperschaften, sondern auch dem Bergenfahrerkollegium entnommen.

Dieser ehrenamtlich fungierenden Behörde unterstanden als Beamte ein Rechnungsführer, wie wir ihn nennen wollen, und zwei Zolleinnehmer oder »Kipere«. Rechnungsführer war vom 15. April 1492 bis Ende 1495 Bertram Huge. Er hat für die Jahre 1492—1494 zusammen 180 Mark Gehalt bezogen und für das folgende Jahr dementsprechend 60 Mark. An seine

[1] Ausfuhrregister Bl. 196b—198.

[2] 1493 Apr. 3 wurden z. B. »Jurgen Senger dem hovetbosman, de geschoten wart up dem holke«, 4 Mark gegeben.

Stelle trat 1496 Thomas Schmidt. Dieser erhielt zuerst am Sonnabend den 23 April 1 Mark Gehalt[1] und den gleichen Betrag für jede weitere Woche seiner bis zum 1. Juli sich erstreckenden Tätigkeit. Als Zolleinnehmer wurden am Montag den 7. Mai 1492 Jakob Meyer und Heinrich Wesendorp, jeder mit einem Wochenlohn von 12 ß und von 6 ₰ Biergeld, angestellt[2]. Seit dem Frühjahr 1493 haben jedoch beide Einnehmer während der Schiffahrtsdauer je 13 ß wöchentlich bezogen. Jakob Beyer scheint bis Mitte 1496 tätig gewesen zu sein, neben ihm wird 1495 der »Kiper« Lorenz, 1496 der »Kiper« Hans genannt. In der Woche vom 29. November bis 5. Dezember 1494 sowie während der stilleren Zeit der beiden folgenden Jahre ist nur ein Zolleinnehmer beschäftigt worden.

Die Zollerträge sind vom jeweiligen Rechnungsführer in zwei je 200 Papierblätter umfassende, in braunes Leder gebundene Foliobände gebucht, die sich im Lübeckischen Staatsarchiv (Handschriften Nr. 630 und 630 b) erhalten haben. Der eine, 1492 up palmen (Apr. 15) begonnene Band betrifft nach der Aufschrift des Titelblattes »dat gut, dat to der seewort geyt«, der andere, 1492 up passchen (Apr. 22) einsetzende handelt »van dem gude, dat van der see kump[t]«; von jenem sind 141, von diesem 147 Blätter beschrieben. Beide Bände sind Reinschriften und nach folgenden Grundsätzen angelegt.

In der Regel sind die Waren und der für sie erlegte Zoll schiffsweise gebucht. In diesen Fällen umfafst die Überschrift den Namen des Schiffers, seinen Herkunfts- oder Bestimmungshafen und meistens die ungefähre Zeitangabe der Ankunft oder der Abfahrt des Schiffes; ganz ausnahmsweise ist auch der für das Schiff entrichtete Zollbetrag beigefügt. Die unter diesen Überschriften aufgeführten Einzelbuchungen enthalten die Namen der einzelnen Verfrachter oder Empfänger, das ihnen gehörige Gut und den auf das letztere entfallenden Zollbetrag. Aufserdem befindet sich auf den ersten Blättern ein später als überflüssig weggelassener Vermerk über den Eingang dieses Be-

---

[1] Infolge des damaligen strengen Winters liefen die ersten Schiffe erst na Tiburtii (Apr. 14) aus. S. unten S. 114 f.

[2] Ausfuhrregister, Innenseite des oberen Einbanddeckels.

trages. Beispielsweise lauten die ersten Eintragungen des Einfuhrregisters:

Schipper Mychel Grote van Dansik komende na Philippi unde Jacobi.

Arnd Schinkel 3 last herse, 2 last mel unde 1 fat mel unde 8 tunnen botter, is 6 ß, entff[angen] 6 ß.

David Divessen 29 st. bligh, 1/2 last mel unde 1 scok delen, is 25 ß, entff[angen] 25 ß.

Gert Doyfs . . . .

Während diese Buchungsart nach Schiffen vorzugsweise für den die gröfseren Fahrzeuge erfordernden Verkehr mit den Lübeck ferner gelegenen Ostseehäfen, wie namentlich Danzig, Königsberg, Riga, Pernau, Reval und Stockholm, in Anwendung gekommen ist, sind in der Regel die nach Mecklenburg, Pommern, dem südöstlichen Schweden und dem Machtbereich der Krone Dänemark bestimmten oder dorther eingeführten Waren unter Überschriften verzeichnet, die mehrere Häfen umfassen, wie z. B. Wismer unde Rostok, Wismar Rostok Sund, Sund unde Stettin, na dem Sunde unde Stettin unde in Pomeren, Schone unde Dennemarken und ähnlich. In diesen Fällen finden sich die Namen der Schiffer in den Einzelbuchungen hinter den Befrachtern und Empfängern mit den Bezeichnungen in und ut, je nachdem sie Gut ausführen oder gelöscht haben.

Diese im Vergleich mit anderen Zollbüchern immerhin ziemlich detaillierten Angaben ermöglichen — abgesehen von einigen nur für das Jahr 1492 in Betracht kommenden besonderen Fällen — eine Gruppierung des damaligen Lübeckischen Ostseehandels nach folgenden Gebieten und Häfen: 1. Mecklenburg und Pommern, 2. Danzig, 3. Braunsberg, 4. Königsberg, 5. Riga, 6. Pernau, 7. Reval, 8. Abo, 9. Gotland, 10. Stockholm, 11. Nyköping, Söderköping, Westerwik und Kalmar, 12. Dänemark einschliefslich Schonens und Schleswig-Holsteins. Auf solcher Grundlage ist im folgenden versucht, das in den beiden Pfundzollbüchern enthaltene Material zu verwerten, soweit es für die Geschichte der Schiffahrt, für den Warenverkehr und für die Warenpreise Aufschlüsse bietet.

II.

Die Schiffahrt.

1. Eröffnung und Schlufs der Schiffahrt.

Im Jahre 1492 begann die Pfundgelderhebung up palmen (Apr. 15) mit der Verzollung eines nach Danzig bestimmten Schiffes; ob schon vor diesem Termin Schiffe den Lübecker Hafen verlassen hatten, wie man annehmen möchte, läfst sich nicht feststellen.

1493 liefen die ersten Schiffe na letare (März 17) nach Mecklenburg und Pommern, Danzig, Riga, Reval, Stockholm, den südschwedischen Häfen und Dänemark aus. Von Danzig und Königsberg liefen die ersten Schiffe um dieselbe Zeit (na mitvasten = März 17), von Reval na judica (März 24), von Riga und Schweden na paschen (Apr. 7) ein.

1494 wurde die Schiffahrt nach Mecklenburg und Pommern, nach Preufsen, Pernau, Stockholm und Dänemark ummetrent paschen (März 30) eröffnet. Angekommen sind die ersten Schiffe von Mecklenburg, Pommern und Dänemark etwas später (na paschen), von Danzig na miser. Dom. (Apr. 13), von Königsberg na Marci (Apr. 25), von Stockholm und den südschwedischen Häfen na crucis [invencio] (Mai 3), von Riga na der hemmelvart Christi (Mai 7), von Pernau und Reval erst Mitte Juni.

1495 begann die Schiffahrt sowohl nach den Lübeck näher gelegenen Häfen wie auch nach Danzig, Riga und Stockholm na reminiscere (März 15), während die ersten Schiffe von Wismar, Rostock und Stralsund zur selben Zeit, von Danzig na letare (März 29), von Riga na jubilate (Mai 10), von Stockholm na cantate (Mai 17) und von Pernau, Reval und Dänemark Ende Mai ankamen.

1496 verzögerte sich die Schiffahrtseröffnung bis Mitte April, und zwar liefen die ersten Schiffe nach Mecklenburg, Pommern und Preufsen na Tiburcii (Apr. 14), nach Dänemark na miser. Dom. (Apr. 17), nach Stockholm na Georgii (Apr. 23), nach Riga und Pernau na des heren hemmelvart (Mai 12) und nach Reval na corporis Christi (Juni 2) aus. Dagegen liefen ein die ersten Schiffe von Mecklenburg und Pommern na Tiburcii (Apr. 14), von Dänemark na Marci (Apr. 25), von Königsberg vridages

in den pinxsten (Mai 27), von Danzig na trinitatis (Mai 29), von Riga up des h. lichames avende (Juni 1), von Stockholm up Viti avende (Juni 14) und von Reval na Joh. bapt. (Juni 24).

Diese Termine sind natürlich durch die Witterungsverhältnisse bedingt. Im Jahre 1493 setzte das Tauwetter bereits zwei Tage nach Neujahr ein, die See taute vollständig auf und blieb offen, doch gab es ein stürmisches Frühjahr[1]. 1493/94 und 1494/95 war »ein schlimmer Winter«[2]. Im Frühjahr 1496 war es so kalt, dafs noch am 6. März die Danziger Bucht mit Schlitten befahren wurde und erst Anfang Mai die ersten Schiffe nach Danzig kamen »und hatten grofse Not vom Eise gehabt«[3]. Unter normalen Verhältnissen wird also in Lübeck die Schiffahrt um die Mitte des Märzmonats begonnen haben.

Hinsichtlich des Schiffahrtsschlusses ist im allgemeinen der vorschriftsmäfsige Martinitermin eingehalten worden. Ausgelaufen sind später: 1492 na Katerine (Nov. 25) 1 Schiff nach Stockholm; 1493 na Martini (Nov. 11) 2 Schiffe nach Südschweden, 1 Schiff nach Stockholm, 7 Schiffe nach Wismar, Rostock und Stralsund, von denen 2 auch unter na Elizabet (Nov. 19) mit 2 weiteren dorthin bestimmten Schiffen aufgeführt werden, na Lucia (Dez. 13) 1 Schiff nach Stralsund; 1494 keines; 1495 na Martini (Nov. 11) 4 Schiffe nach Wismar, Rostock und Stralsund. Bei einem aufserdem unter na Martini gebuchten, nach Danzig bestimmten Schiff ist nachgetragen »unde ok na Marci (Apr. 25) 1496«, es hat also zu Lübeck Winterlage gehalten.

Dagegen sind eingelaufen: 1492 na Martini 2 Schiffe von Reval, 3 von Danzig, 1 von Rostock, na Brixii (Nov. 13) 4 Schiffe von Schonen und Dänemark; 1493 na Martini 7 Schiffe von Wismar, Rostock und Stralsund, 1 von Danzig, na Elizabet (Nov. 19) 1 von Schonen, na Andree (Nov. 30) 1 von Wismar, Rostock oder Stralsund, 1 von Stralsund; 1494 na Elizabet 1 Schiff von Stockholm; 1495 na Elizabet 2 Schiffe von Schonen und Dänemark, na Katerine (Nov. 25) 2 von Stockholm.

Auch anderweitig wird bezeugt, dafs der Martinitermin bisweilen überschritten ist. So berichtet die Lübische Rats-

---

[1] Kaspar Weinreichs Danziger Chronik, ed. Hirsch und Vosberg, S. 83.
[2] Das. S. 84, 87. [3] Das. S. 91.

chronik, dafs 1468 nach Martini zwei Schiffe nach Stockholm und zwei nach Reval ausliefen, von denen je eines dieses Wagnis mit dem Untergang büfste [1].

2. Zahl der aus- und eingelaufenen Schiffe.

Nicht ohne Bedenken entschliefse ich mich, den nachstehenden Versuch einer Statistik des Schiffsverkehrs zu veröffentlichen, da bei den zum Teil recht ungenauen Angaben der Zollregister dem persönlichen Ermessen des Herausgebers ein allzu weiter Spielraum gelassen war. Insbesondere trifft dies auf den Verkehr mit den näher gelegenen Häfen zu. Es liefs sich z. B., wenn unter den mehrere Häfen des Nahverkehrs umfassenden Überschriften oder auch sonst derselbe Schiffer innerhalb des Zeitraums einiger Wochen aufs neue genannt war, in der Regel nicht mit Sicherheit entscheiden, ob das Schiff inzwischen eine weitere Reise gemacht hatte, also doppelt zu zählen war, oder ob es die Zeit über im Lübecker Hafen stillgelegen und später weitere Ladung eingenommen hatte. Oder sollte man die abermalige Erwähnung des Schiffes ganz willkürlicher Weise aus der verspäteten Entrichtung eines Teils der Zollbeträge erklären? Zwar lieferte in manchen derartigen Fällen ein Vergleich des Ein- und Ausfuhrregisters den Nachweis, dafs das Fahrzeug doppelt zu rechnen war, aber diese Kontrolle versagte, falls das Schiff die Fahrt oder Rückfahrt unbefrachtet oder etwa mit Getreide beladen, zurückgelegt hatte, denn alsdann hatte für den Buchführenden kein Anlafs vorgelegen, es zu erwähnen. Auch darf nicht übersehen werden, dafs die vorliegenden Zollregister Reinschriften sind und es fraglich erscheint, ob der Rechnungsführer bei der Übertragung der Einzelbuchungen die Zeitfolge genau eingehalten hat, was hinsichtlich der datierten Überschriften nicht immer der Fall ist. Zweifelhaft mufste auch erscheinen, ob, wenn kurz hintereinander ähnliche Schiffernamen, wie z. B. Berkhan und Berkhoff oder Berkhan und Berkholt, vorkommen, damit dieselbe Person gemeint ist oder nicht, ob, wenn zum gleichen Hauptnamen verschiedene Vornamen gesetzt sind, dies bewufst oder versehentlich geschehen ist, und ob, wenn ein Schiff all-

---

[1] Lüb. Chroniken, ed. Grautoff 2, S. 317.

gemeiner, wie z. B. als eyn Sundesch schip, bezeichnet wird, es nicht noch aufserdem unter dem Namen seines Schiffers aufgeführt ist.

Bei solcher Unzulänglichkeit des Materials sind die nachstehenden ziffermäfsigen Angaben über den Schiffsverkehr mit Mecklenburg, Pommern, Schonen, Dänemark und Schleswig-Holstein nur als ungefähre aufzufassen, während die Statistik des Schiffsverkehrs mit den ferner gelegenen Häfen, für welche vorzugsweise die meist in besonderen Überschriften aufgeführten gröfseren Schiffe in Betracht kommen, als zuverlässiger gelten kann.

Die Tabellen mit den Zahlen der von 1492—1496 aus- und eingelaufenen Schiffe folgen Seite 118 und 119.

Den schwachen Verkehr des Jahres 1495 bezeugt aufser den S. 110 mitgeteilten Zollerträgen auch die Danziger Chronik des Caspar Weinreich (S. 88) mit den Worten: Item disz jor blieben hie vil schiffe, so das keine fart war.

Im einzelnen bedürfen zunächst die Zahlen für den Nahverkehr des Jahres 1492 einer näheren Erläuterung und Spezialisierung.

Von den in diesem Jahre nach Mecklenburg und Pommern abgegangenen Schiffen sind für den Mai im Ausfuhrregister (Bl. 2 b, 15) 26 Fahrzeuge mit genauer Angabe ihrer Bestimmungshäfen verzeichnet, und zwar 7 nach Rostock, 6 nach Wismar, 5 nach Stralsund, 3 nach Greifswald und je eines nach Anklam, Stolpe, Treptow, Wolgast und Kolberg. Ferner sind seit Anfang Juni bis zum Schiffahrtsschlufs (Bl. 16, 22, 24b, 27 b, 32 b, 43) als nach Stralsund, Stettin und Pommern ausgelaufen 65 Schiffe und, meist ohne nähere Datierung der Überschriften (Bl. 19 b, 21, 25 b, 33, 35, 39, 43), als nach Wismar und Rostock ausgelaufen, 70 Schiffe angegeben. Das sind zusammen 161 Schiffe.

Als von Mecklenburg und Pommern eingelaufen verzeichnet das Einfuhrregister unter der als Sammelrubrik vorgesehenen Überschrift: Van Wismer Rostok Sund int gemene na oct. corp. Christi (Juni 28) nur 1 Schiff (Bl. 2); unter besonderen Überschriften, von denen drei aus dem Mai datiert sind, (Bl. 4 bis 10 b) von Rostock 3, von Wismar und Stralsund je 2, von Stettin und Treptow je 1, zusammen 9 Schiffe und nach Treptow

Ausgelaufen sind:

	1492 seit Apr. 15	1493	1494	1495	1496 bis Juli 1
nach Mecklenburg und Pommern . .	163	131	96	98	30
„ Danzig	53	45	34	27	19
„ Braunsberg	—	—	—	1	—
„ Königsberg	21	14	20	17	2
„ Riga	11	13	14	12	4
„ Pernau	1	2	4	2	2
„ Reval	7	12	17	8	2
„ Abo	2	4	2	—	—
„ Gotland	5	2	—	—	—
„ Stockholm	23	15	19	15	10
„ Nyköping, Söderköping, Westerwik und Kalmar	24	42	23	3	—
„ Schonen, Dänemark u. Schleswig-Holstein	212	142	135	101	17
„ Mecklenburg und Dänemark .	31	—	—	—	—
an weiteren kleinen Schiffen . . .	ca. 47	—	—	—	—
nach unbestimmten Häfen	—	1	3	3	—
Zusammen:	ca. 600	423	367	287	86

1 im Ausfuhrregister nicht erwähntes Schiff [1]; unter der Überschrift: Sund Stettin unde na (!) Pomeren na Petri et Pauli (Juni 29) 18 Schiffe, sämtlich mit der Präposition ut, nur die Ladung eines auch im Ausfuhrregister vorkommenden Schiffes (Hans Dreyer) steht teils unter ut, teils unter in (Bl. 15); unter: Wismer und Rostok na decoll. Joh. (Aug. 29) 11 Schiffe (Bl. 29); unter: van Rostok 1 Schiff (Bl. 40b). Das ergibt: von Mecklenburg und Pommern 40 Schiffe, dorthin ein weiteres Schiff.

Nach dem dänischen Machtbereich laufen 1492 aus: im Mai und Juni (Ausfuhrregister Bl. 3—12b) 12 Schiffe und zwar laut den Überschriften je 2 nach Nestved (Nestwedel), Kjöge (Koke), Fehmarn und Malmö (Elbogen) und je eines nach Ystad (Ustede), Kopenhagen, Horsens und Kiel; seit Mitte Juli 197 unter den Überschriften: na Schone unde Dennemarken oder

[1] Es führt nur 2 Last Osemund.

Eingelaufen sind:

	1492 seit Apr. 15	1493	1494	1495	1496 bis Juli 1
von Mecklenburg und Pommern . .	42	55	31	29	14
„ Danzig	59	82	54	29	4
„ Braunsberg	—	—	—	1	—
„ Königsberg	22	13	15	13	2
„ Riga	28	21	23	14	7
„ Pernau	5	4	7	5	—
„ Reval	9	22	26	14	4
„ Abo	1	4	2	—	—
„ Gotland	8	8	5	1	—
„ Stockholm	29	31	30	21	5
„ Nyköping, Söderköping, Westerwik und Kalmar	19	16	29	—	—
„ Schonen, Dänemark u. Schleswig-Holstein	142	136	155	70	3
„ Mecklenburg und Dänemark . .	19	—	—	—	—
an weiteren kleinen Schlffen . . .	ca. 17	—	—	—	—
Zusammen:	ca. 400	392	377	197	39

Schone oder Dennemarken aufgeführte Schiffe, als deren Ziel in je zwei Fällen Aarhus und Falsterbo, in je einem Falle Landskrona, Ystad und Malmö angegeben wird (Bl. 20—43b), zusammen 209 Schiffe.

Eingelaufen dorther sind nach dem Einfuhrregister: im Mai 10 Schiffe, und zwar laut der Überschriften 3 von Malmö und je 1 von Assens, Fünen, Skagen, Korsör (Korssow), Aarhus, Kopenhagen und Kallundborg (Calligenborch) (Bl. 4—10); von Fehmarn 3 Schiffe (Bl. 28b); seit Mitte August unter den Überschriften: Schone unde Dennemarken oder Schone 128 Schiffe, darunter 1 von Bornholm; zusammen 141 Schiffe.

Ferner sind unter den Überschriften: na der Wismer unde na Rostok unde in Dennemarken bezw. Wismer Rostok unde van Dennemarken im Ausfuhrregister (Bl. 15b, 19b) für den Juni und Juli 37 Schiffe aufgeführt, von denen aber, wie es scheint, 3 bereits in den obigen Zahlen mit einbegriffen sind, und im Einfuhrregister (Bl. 14b) 22 Schiffe. Unter jenen be-

finden sich 2 Schiffe nach Landskrona und je eines nach Wismar und Kopenhagen, unter diesen 2 Rostocker Fahrzeuge und je ein Wismarsches, Warnemünder und Alborger Schiff.

Schliesslich finden sich unter Überschriften allgemeiner Art, wie: int gemene ut velen (allen) clenen schepen, int gemene van allen oder van allen im Ausfuhrregister (Bl. 8b, 10b, 12, 13b, 14b) gegen 90 Schiffe verzeichnet, darunter 11 nach Stralsund, 10 nach Wismar, 5 nach Rostock, 3 nach Kopenhagen, 2 nach Malmö und je 1 nach Laland, Kiel und Königsberg, und im Einfuhrregister 28 Schiffe, darunter 2 von Wismar und je 1 von Rostock, Stralsund und Malmö. Ein Teil dieser Schiffe ist zweifellos bereits unter den weiter oben aufgeführten mit enthalten, die Zahl derselben läfst sich jedoch, da die betreffenden Überschriften nicht datiert sind, nicht mit annähernder Sicherheit feststellen. Zur Abrundung der ohnehin ungenauen Schlufssummen ist unter der bezüglichen Rubrik der Tabelle je etwa die Hälfte eingestellt.

Unter den Jahren 1493—96 ist der Verkehr mit Mecklenburg und Pommern in der Regel unter der Rubrik Wismer Rostok unde Sund gebucht, während der mit den dänischen Gebieten unter den Überschriften Dennemarken, Schone oder Dennemarken unde Schone zusammengefafst ist. Bestimmte Häfen, wie Kopenhagen, Landskrona, Malmö und Kjöge, sind selten angegeben, nur Alborch kommt häufiger vor.

Was die Sammelrubrik Nyköping, Söderköping, Westerwik und Kalmar betrifft, so kommt von diesen Häfen der letztere am meisten in Betracht, 1492 z. B. entfallen von den 19 nach jenem Gebiet ausgelaufenen Schiffen auf Kalmar 15 und auf Nyköping und Söderköping je 2; Westerwik wird nur 1493 und zwar als Bestimmungshafen von 4 Schiffen genannt.

3. Art und Gröfse der Schiffe.

Angaben über Art und Typus der den Lübecker Hafen besuchenden Schiffe sind in den Zollregistern nur spärlich enthalten, immerhin aber sind diese Hinweise charakteristisch für die nach den betreffenden Häfen verkehrenden Fahrzeuge. Es kommen nämlich vor im Verkehr

mit Mecklenburg und Pommern 1492 »eyn Rostker bot,

1 Warnemunder bot, eyn Vemersch schepeken, eyn Wismersch schute« und »de Sundesch smacke«, 1493—96 eine »smacke«;

mit Reval 1492 eine »berse«, 1493—96 »dat kervel«;

mit Abo 1492 ein »schepeken«;

mit Stockholm 1492 »her Stens holk« und »her Stens karvel«[1];

mit Schonen 1492 und 1493 je ein »bot«.

Die Gröfse und der Wert der Schiffe sind überaus verschieden, wie sich aus zwei nur die Jahre 1493 und 1496 betreffenden, dem Ausfuhrregister einverleibten Schiffszollverzeichnissen ergibt. Im ersteren schwanken die von 183 verschiedenen Schiffern erlegten Zollbeträge zwischen 5 ₰ und 2 ß bei einer Durchschnittssumme von etwa $13^3/_4$ ß, in letzterem die von 50 Schiffern entrichteten Zollsummen zwischen 4 ₰ 2 ß und 2 ß bei einem durchschnittlichen Betrage von gut $11^1/_2$ ß. Im allgemeinen kommen die gröfsten Schiffe im Handel mit Reval und Riga, die kleinsten im Schonenschen Verkehr vor.

4. Dauer der Fahrten zwischen Lübeck und einigen Ostseehäfen.

Die Zeitdauer, welche die Fahrten zwischen Lübeck und einer Anzahl Ostseehäfen in Anspruch nahmen, läfst sich aus den Ankunfts- und Abfahrtsdaten derjenigen Schiffer entnehmen, die entweder regelmäfsig oder wenigstens mehrmals hintereinander die gleiche Reise gemacht haben.

Für die Schiffahrt nach Mecklenburg und Pommern bieten die Pfundzollbücher in dieser Hinsicht keine geeigneten Angaben.

Zum Verkehr mit Danzig seien die regelmäfsigen Fahrten zweier offenbar dort beheimateter Schiffer als die ergiebigsten Beispiele angeführt. Es laufen zu Lübeck ein und aus:

1. Hans Berlin

von	Danzig	nach
	1492	
na Phil. u. Jacobi = Mai 1		na miser. Dom. = Mai 6
na Petri et Pauli = Juni 29		[na oct. Petri et Pauli = Juli 5][1].

---

[1] Vgl. HR. III 3, Nr. 82.

[2] Nächste Datierung.

von Danzig nach

1493

von Danzig		nach Danzig	
na palmen	= März 31	na quasim.	= Apr. 14
„ Johannis	= Juni 24	„ Johannis	= Juni 24
„ Bartolomei	= Aug. 24	„ nativ. Marie	= Sept. 8
„ Micheli	= Sept. 29	„ Dionisii	= Okt. 9

1494

von Danzig		nach Danzig	
na Marcus	= Apr. 25	{ na Phil. u. Jac.	= Mai 1
		{ „ crucis [inv.]	= „ 3
„ Johannis	= Juni 24	„ Petri u. Pauli	= Juni 29
„ ass. Marie	= Aug. 15	„ Bartolomei	= Aug. 24

1495

von Danzig		nach Danzig	
na miser. Dom.	= Mai 2	na jubilate	= Mai 10
„ Petri et Pauli	= Juni 29	„ visit Marie	= Juli 2
„ ass. Marie	= Aug. 15	„ decoll. Joh.	= Aug. 29

1496

von Danzig		nach Danzig	
na trinitatis	= Mai 29	na corp. Christi	= Juni 2

2. Hans Schomaker

von Danzig nach

1492

von Danzig		nach Danzig	
na Phil. u. Jacobi	= Mai 1	na miser. Dom.	= Mai 6
vor Magdalene	= Juli 22	im Juli oder August[1]	
na Micheli	= Sept. 29	na Remigii	= Okt. 1

1493

von Danzig		nach Danzig	
na paschen	= Apr. 7		
„ d. hemmelv. Christi	= Mai 16	na pinxten	= Mai 26
vor } na } Margarete	= Juli 13	„ Margarete	= Juli 13
„ Egidii	= Sept. 1	„ Egidii	= Sept. 1

1494

von Danzig		nach Danzig	
na Marcus	= Apr. 25	[na Vitalis	= Apr. 28][2]
„ Johannis	= Juni 24	„ Petri et Pauli	= Juni 29
„ ass. Marie	= Aug. 15		

[1] Zwischen na Margarete (Juli 13) und na assumpc. Marie (Aug. 15).

[2] Nächste Datierung.

von	Danzig	nach
	1495	
na miser. Dom. = Mai 3		na jubilate = Mai 10
„ divis. apost. = Juli 15		„ Magdalene = Juli 22
	1496	
na trinitatis = Mai 29		na corp. Christi = Juni 2

Ob Hans Schomaker 1493 drei oder vier volle Fahrten gemacht hat, erscheint zweifelhaft; im Herbst 1494 ist er jedenfalls unbefrachtet von Lübeck ausgelaufen und deshalb nicht in den Zollbüchern vertreten. Die durchschnittliche Dauer der Hin- und Rückfahrt zwischen Danzig und Lübeck einschliefslich Lösch- und Ladezeit ist also auf zwei Monate anzusetzen.

Eine etwas längere Dauer, nämlich durchschnittlich 2¹/₂ Monate, beanspruchte die volle Fahrt zwischen Lübeck und Königsberg, wie sich aus folgenden Beispielen ergibt:

1. Klaus Schulte 1494

von	Königsberg	nach
na divis. ap. = Juli 15		na Magdalene = Juli 22
„ Lamberti = Sept. 17		„ Mauricii = Sept. 22

2. Bertelmeus Hoveman 1495

von	Königsberg	nach
na jubilate = Mai 10		na jubilate = Mai 10
„ Pantaleonis = Juli 28		

3. Kaspar Kummenik 1495

von	Königsberg	nach
na miser. Dom. = Mai 3		na jubilate = Mai 10
„ Laurencii = Aug. 10		

4. Jakob Spegelberch 1495

von	Königsberg	nach
		na palmen = Apr. 12
na Jacobi = Juli 25		„ Laurencii = Aug. 10.

Für die Dauer der Rigafahrt seien folgende Daten angeführt:

1. Hans Moller (Molre)

von	Riga	nach
	1492	
na miser. Dom. = Mai 6.		na ass. Marie = Aug. 15
	1493	
na palmen = März 31		na pinxsten = Mai 26 „ corp. Christi = Juni 6
„ Egidii = Sept. 1		„ Micheli = Sept. 29
	1494	
na ascens. Dom. = Mai 7 „ Egidii = Sept 1		na Viti = Juni 15 „ Mathei = Sept 21.
	1495	
na jubilate = Mai 10 „ Mauricii = Sept. 22		na pinxsten = Juni 7
	1496	
		na d. Heren hemmelv. = Mai 12

2. Klaus Winter

von	Riga	nach
	1492	
na d. hemmelv. Chr. = Mai 31 „ Sym. u. Jude = Okt. 28		[vor August][1]
	1493	
		na mitvasten = März 17 „ paschen = Apr. 7
na Viti = Juni 15 „ exalt. s. crucis = Sept. 14		„ visit. Marie = Juli 2

[1] Das zweitfolgende Schiff ist unter na Laurencii (Aug. 10) und na ass. Marie (Aug. 15) eingetragen.

3. Kersten Tode

von	Riga	nach
	1494	
		na quasim. = Apr. 6
na corp. Christi = Mai 29		{ „ oct. Petri u. Pauli = Juli 6 „ divis. apost. = „ 15 }
„ Egidii = Sept. 1		

4. Klaus Hinselmann

von	Riga	nach
	1495	
		na judica = Apr. 5.
na vinc. Petri = Aug. 1		„ Mich. = Sept. 29.
	1496	
na corp. Chr. = Juni 2		

In der Regel kommen also auf ein Jahr drei oder vier Reisen zwischen Lübeck und Riga.

Dagegen sind zwischen Lübeck und Reval für gewöhnlich zwei, seltener drei und nur ausnahmsweise vier Fahrten im Jahre unternommen worden. Es fahren nämlich:

1. Tomas Moller (Molre)

von	Reval	nach
	1492	
		na Micheli = Sept. 29
	1493	
na Phil. u. Jac. = Mai 1		in d. cruceweken = Apr. 28 bis Mai 4
„ Mathei = Sept. 21		na Galli = Okt. 16
	1494	
na Primi u. Felic. = Juni 9		na Joh. bapt. = Juni 24
	1495	
na d. hemmelv. Christi = Mai 28		na visit. Marie = Juli 2

von	Reval	nach
	1496	
na Joh. bapt. = Juni 24.		

2. Gert Ovendorp

von	Reval	nach
	1493	
in d. cruceweken = Apr. 28 bis Mai 4.		na vinc. Petri = Aug. 1.
	1494	
na Primi u. Felic. = Juni 9.		na Joh. bapt. = Juni 24.
	1495	
na d. hemmelv. Chr. = Mai 28.		na visit. Marie = Juli 2.
	1496	
na Joh. bapt. = Juni 24.		

3. Andreas Knut

von	Reval	nach
	1493	
in der cruceweken = Apr. 28 bis Mai 4.		na pinxten = Mai 26.
	1494	
na Primi et Felic. = Juni 9.		na Joh. = Juni 24.

4. Olav Sesenkar

von	Reval	nach
	1493	
na Phil. et Jac. = Mai 1.		na d. hemmelv. = Mai 16.
	1494	
na Primi et Felic. = Juni 9.		

5. Stephan Dirksen

von	Reval	nach
	1493	
na Phil. et Jac. = Mai 1. „ Lamberti = Sept. 17.		na d. hemmelv. = Mai 16.

6. Hermann Fresenberg

von	Reval	nach
	1493	
na Mauricii = Sept. 22.		
	1494	
		na quasim. = Apr. 6.
na Bartolomei = Aug. 24.		„ s. crucis [exalt.] = Sept. 14.

7. Dirk Lindeman

von	Reval	nach
	1494	
		na exalt. s. cruc. = Sept. 14.
	1495	
na d. hemmelv. Christi = Mai 28.		na Udalrici = Juli 4.
„ Micheli = Sept. 29		

8. Hinrik Surber

von	Reval	nach
	1495	
		na trinitatis = Juni 14.
na Micheli = Sept. 29.		„ Dionisii = Okt. 9.
	1496	
na Joh. bapt. = Juni 24.		

Von den zahlreichen Beispielen für die Dauer der Fahrten zwischen Lübeck und Stockholm seien erwähnt:

1. Gert Bur

von	Stockholm	nach
	1492	
		na meidach = Mai 1.
[nach na divis. apost. = Juli 15.]		{ „ decoll. Joh. = Aug. 29.
		{ „ nat. Marie = Sept. 8.
na omn. sanct. = Nov 1.		

von	Stockholm	nach
	1493	
		na letare = März 17
na Phil. u. Jac. = Mai 1		„ d. hemmelv. Chr. = Mai 16
„ ass. Marie = Aug. 15		„ nativ. Marie = Sept. 8
	1494	
na trinitatis = Mai 25		na visit. Marie = Juli 2
„ Dionisii = Okt. 9		„ Crispini u. Crispiniani = Okt. 25

2. Olav Tavaste

von	Stockholm	nach
	1492	
		na vocem jucund. = Mai 27
na divis. apost. = Juli 15		„ ass. Marie = Aug. 15
„ Galli = Okt. 16 „ 11 000 juncfr. = Okt. 21 }		„ Sym. u. Jude = Okt. 28
	1493	
na palmen = März 31		na miser. Dom. = Apr. 21
„ Laurencii = Aug. 10		„ ass. Marie = Aug. 15
„ Dionisii = Okt. 9		„ Galli = Okt. 16
	1494	
na crucis = Mai 3		na pinxsten = Mai 18
„ Magdalene = Juli 22		„ vinc. Petri = Aug. 1

3. Peter Ruter

von	Stockholm	nach
	1492	
[na divis. apost. = Juli 15]		na ass. Marie = Aug. 15
na 11 000 juncfr. = Okt. 21		„ Sym. u. Jude = Okt. 28
	1493	
na Phil. u. Jac. = Mai 1		[unbefrachtet ausgelaufen?]
„ ass. Marie = Aug. 15		na Egidii = Sept. 1

von	Stockholm	nach
	1494	
na ascens. Dom. = Mai 7		na Viti = Juni 15
„ Dionisii = Okt. 9		„ Crispini u. Crispiniani = Okt. 25

4. Hans Kil

von	Stockholm	nach
	1492	
		na decoll. Joh. = Aug. 29
na omn. sanct. = Nov. 1		„ Katarine = Nov. 25
	1493	
na Phil. u. Jac. = Mai 1		[unbefrachtet ausgelaufen?]
„ Viti = Juni 15		na Margar. = Juli 13
„ Galli = Okt. 16		
	1494	
		umme paschen = März 30

5. Hans Schacke

von	Stockholm	nach
	1493	
		na Mart. = Nov. 11
	1494	
na asc. Dom. = Mai 7		na corp. Chr. = Mai 29
„ ass. Marie = Aug. 15		
	1495	
		na trinit. = Juni 14
na ass. Marie = Aug. 15		„ decoll. Joh. = Aug. 29

6. Gregor Andersen

von	Stockholm	nach
	1493	
na 11 000 megede = Okt. 21		na omn. sanct. = Nov. 1
	1494	
na ascens. Dom. = Mai 7		na pinxsten = Mai 18
„ ass. Marie = Aug. 15		„ Bertolomei = Aug. 24

Es sind demnach zwischen Lübeck und Stockholm in der Regel vier Fahrten im Jahre unternommen, und zwar beträgt die durchschnittliche Dauer einer Hin- und Rückfahrt 2 1/2 Monate.

Ähnlich steht es um die Schiffahrtsverbindung mit den weiter südlich gelegenen schwedischen Häfen, für welche folgende Beispiele in Betracht kommen.

1. Merten Hansen. 1493.

von	Nyköping	nach
na palmen = März 31		zwischen na paschen = Apr. 7 und na jubilate = Apr. 28
im Sommer		na Egidii = Sept. 1

2. Oleff Erwessen. 1494.

von	Kalmar	nach
na ascens. Dom. = Mai 7		na pinxten = Mai 18
„ ass. Marie = Aug. 15		„ Bertolomei = Aug. 24

Schliefslich seien noch einige Daten über den Verkehr nach Schonen aufgeführt, wo 1492 der Häring bereits vor Johannis erschien und bis Ende August blieb [1], während für gewöhnlich die Fangzeit in die Wochen vom 15. August bis 9. Oktober fiel [2]. Es laufen ein und aus:

1. Peter Andersen. 1492.

von	Schonen	nach
		na Margarete = Juli 13
na ass. Marie = Aug. 15		„ ass. Marie des mandages = Aug. 20
„ Remigii = Okt. 1		„ Mauricii = Sept. 20 [3]
„ 11000 virg. = Okt. 21.		

2. Severin Juel. 1494.

von		nach
		na oct. Petri u. Pauli = Juli 6
na decoll. Joh. = Aug. 29		„ decoll. Joh. = Aug. 29
„ Dionisii = Okt. 9		„ Dionisii = Okt. 9

[1] Caspar Weinreichs Danziger Chronik, S. 80.

[2] D. Schäfer, D. Buch des Lübeck. Vogts auf Schonen, S. XCII.

[3] Zwei spätere, Dennemarken bezw. Schone überschriebene Rubriken aus demselben Jahre sind undatiert.

3. Peter Hagen. 1494.

na ad. vinc. Petri = Aug. 1
„ nativ. Marie = Sept. 8
„ Micheli u. Remigii = Sept. 29 bis Okt. 1

na Petri u. Pauli = Juni 29
„ vinc. Petri = Aug. 1
„ decoll. Joh. = Aug. 29[1]

4. Peter Andersen. 1495.

na Egidii = Sept. 1
„ Dionisii = Okt. 9

na Laurencii = Aug. 10
„ nativ. Marie = Sept. 8

[1] Nächstes Datum: na exaltacio s. crucis = Sept. 14.






3 0112 098679043